MOTOCICLISM

Tentativele lui Fernihough

sunt împiedicate de starea atmosferică

Englezul Fernihough şi italianul Taruffi, sunt motociclişti cei mai indicaţi să moştenească pe germanul Ernst Heune, deţinătorul recordului mondial de viteză absolută.

Consacrându-se automobilismului, motociclistul care a realizat 279 km. 503 pe oră a abandonat sportul pe două roţi, declarându-se satisfăcut cu cele 72 recorduri mondiale pe cari le-a stabilit în prodigioasa lui carieră.

Ernest Henne a abandonat — cel puţin aşa a declarat singur — sportul care i-a adus atâta glorie, dar a rămas în fruntea tabloului de onoare, continuând să poarte titlul de cel mai rapid motociclist din lume.

ATACUL RECORDULUI

Desigur însă, că Henne nu va mai deţine mult timp acest invidiat trofeu, întrucât cei doi motociclişti citaţi în fruntea acestor rânduri sunt gata să dea asaltul recordurilor, primele încercări în acest sens, fiind chiar consumate.

Calitatea piloţilor şi progresul necontenit, înregistrat în domeniul motoarelor constituesc garanţii serioase în ce priveşte ameliorarea recordului în fiinţă.

Deocamdată, Taruffi stă în espectativă, îşi pregăteşte motorul şi aşteaptă răbdător, momentul prielnic al unei încercări.

LA GYON

Englezul s'a stabilit, de câteva săptămâni, la Budapesta, de unde pleacă, aproape zilnic, la Gyon spre a explora starea faimoasei şosele gudronate, precum şi condiţiunile atmosferice.

Are cu el un întreg stat major ai cărui componenţi studiază cu minuţiozitate, aşteptând momentul oportun.

48 ORE CU COATELE PE GENUNCHI

Acum 10 zile, Fernihough s'a deplasat la Gyon înarmat cu toate cele necesare unei şederi mai îndelungate. Nu i-au lipsit: cortul cu dormitor, bucătărie şi baie, telefon, radio, etc.

Sosit în zorii zilei, Fernihough şi-a durat, în primul rând, locuinţa ambulantă şi apoi echipat pentru marea încercare s'a instalat pe şanţul şoselei, cu coatele pe genunchi, în aşteptarea momentului convenabil.

Imprejurările nu i-au fost însă favorabile şi timp de două zile, exceptând cele opt ore de somn, Fernihough nu a părăsit câmpul de bătae. Nu a vorbit însă aproape de loc, ci s'a mulţumit să asculte radio şi să scape, la lungi intervale, câte o înjurătură.

VANTUL, DUŞMANUL MOTOCICLISTULUI

In cele 48 ore cât a rămas pe marginea şoselei dela Gyon, vântul a împiedicat pe Fernihongh să facă măcar o încercare de control a motorului. Uşoare adieri alternau cu scurte rafale şi schimbarea bruscă a direcţiei.

Calmul englezului a fost pus la grea încercare dar Fernihongh nu a descurajat, şi când a părăsit câmpul de operaţii şi-a propus să revină neîntârziat.

DIN NOU LA GYON

Sâmbătă dimineaţa Fernihough a revenit la Gyon unde şi-a propus să rămână până în ziua în care situaţia va fi favorabilă ced puţin unei încercări de verificare a posibilităţilor maşinei.

Motociclistul englez este foarte hotărît astfel că, în ori ce moment, telegraful sau telefonul poate aduce rezultatul tentativelor lui.

PEAU

Aviaţie

Aero-clubul Petroşani

a înfiinţat o şcoală de sbor fără motor

S'au pus bazele unei cohorte de străjeri aviatici

In Petroşani a luat fiinţă încă din anul trecut o instituţie aviatică prea puţin cunoscută în alte părţi ale ţării. E vorba de o organizaţie unde pulsează o activitate necontenită şi dintre cele mai însemnate, „Aeroclubul Petroşani".

Creiat de un mănunchi de personalităţi din soc. „Petroşani" şi având întregul sprijin al conducătorilor acestei societăţi, aeroclubul Petroşani a înscris în programul său de activitate, opera de încurajare a construcţiei de modele sburătoare şi a sborului fără motor.

Pentru instrucţia sborului fără motor, Aeroclubul Petroşani a înfiinţat o şcoală specială, dotată cu trei planoare construite în atelierul propriu.

Promovarea sborului fără motor în regiunea Petroşani a fost fericit aleasă, ţinându-se seama de configuraţia terenului care dă naştere la o reţea de curenţi aerieni ascendenţi, ce permit practicarea acestui sport în condiţiuni foarte bune.

Sborul fără motor este mijlocul cel mai uşor de a apropia tineretul de aviaţie, fiind un sport eftin, la îndemâna oricui şi cu desăvârşire lipsit de pericole atunci când e făcut raţional. Pe de altă parte, constitue o şcoală pregătitoare pentru piloţii sborului cu motor. In acelaş timp sborul fără motor, poate deveni o primă etapă a sborului cu motor, formând cadrele de aviatori cari să cunoască elementele profesionale.

Paralel cu acţiunea Aeroclubului Petroşani, pentru o sănătoasă pregătire a tineretului din Valea Jiului, se caută a se înfăptui prin „Straja Ţării", de către cohorta de străjeri de sub comanda d-lui ing. Al. Panaitescu, o străjerie aviatică care să colaboreze în domeniul aeromodelismului şi sborului fără motor.

Programul de pregătire va cuprinde prelegeri despre scopul şi importanţa aviaţiei în viaţa unui stat, construcţia modelelor sburătoare, iar pentru tineretul de ambele sexe între 16—18 ani, practicarea sborului fără motor.

Ceeace observăm drept nou şi de o extremă importanţă este pregătirea elementului muncitoresc. Vom avea mulţumirea, în curând, să vedem cu mflăcăii noştri, în loc să-şi petreacă timpul liber prin locuri nedorite şi în praful horei, îşi vor întări corpul şi sufletul în oceanul aerului românesc.

Pentru ca şcoala de sbor fără motor să corespundă cerinţelor se impune ca ministerul aerului şi marinei să acorde o atenţie deosebită acestui centru aviatic aşezat la poalele muntelui Parângul, asigurându-i proprietatea terenului de sbor, care a fost ales în vecinătatea comunei Livezeni.

Societatea „Petroşani" înţelegătoare a rostului acestui aeroclub a donat 250.000 lei pentru înzestrarea şcoalei cu alte 4 planoare, cari se vor aduce din Germania.

Ultimile înscrieri la excursiile

ALGERIA 17 Aprilie — 8 Mai

GRECIA 18 Aprilie — 1 Mai

ATHENA — FALERO — CORINT — ISTANBUL.

Excursie organizată pentru Cercul Profesorilor Secundari

DALMAŢIA 21 Aprilie — 1 Mai

Călătoriţi în societate absolut românească

Inscrieri la **„DRUMEŢIA"** condusă de Ing. **ION DINESCU**, cel mai vechi organizator de excursii din ţară

Calea Victoriei - Pasagiul Român No. 14. Telefon 3.12.52.

1081

CICLISM

Handicapul „Sfântul Gheorghe"

Regulament

Asociaţia sportivă a ciclişti lor „Principele Nicolae" din Bucureşti, organizează în ziua de 25 Aprilie 1938 (a II-a zi de Sf. Paşti), o alergare ciclistă pe distanţă de circa 119 km.

Cursa este deschisă alergătorilor licenţiaţi de F. R. S. C. din clasele: independenţi, amatori şi începători, toate categoriile.

Cursa se aleargă sub formă de handicap, plecările dându-se precum urmează:

Incepătorii la ora 8.
Categ. III-a la ora 8,04.
Categ. II-a la ora 8,08.
Categ. I-a la ora 8,12.

Adunarea concurenţilor va fi în piaţa Victoriei la ora 7 dim. 7 dimineaţa.

Impărţirea numerilor şi semnarea foilor pentru plecare începe la ora 7,15 până la ora 7,45, iar plecarea se va da fix la ora 8, din piaţa Victoriei.

Parcursul este următorul:

Piaţa Victoriei (pe Şos. Kiseleff) - hipodromul Băneasa - şoseaua din spatele hipodromului Băneasa - Mogoşoaia - Buftea - Crevedia - Bărbătescu - Lucianca (km. 25) - la dreapta Păsăreasca - Poenari Vulpeşti - Periş - Brătuleşti - Tâncăbeşti - Săftica - Otopeni - Băneasa - spatele hipodromului Băneasa (pe unde a fost plecarea) - Mogoşoaia - Buftea (la dreapta) - Tamaşi - Corbeanca — km. 20 din şos. Buc. - Ploeşti - Otopeni - Băneasa - Herăstrău - Bordei - Şos. Gh. Buzdugan - statuia „Eroii Aerului" - sosire.

Concurenţii sunt obligaţi a avea frânele în bună stare de funcţionare şi ghidoanele buşonate.

Cursa se aleargă conform regulamentului F. R. S. C.-ului.

Cursa este dotată cu 4 (patru) premii şi anume:

Premiul I-iu lei 500.— (cinci sute).

Premiul II-lea lei 350 (trei sute cinci zeci).

Premiul III-lea 250 (două sute cinci zeci).

Premiul IV-lea 150.— (una sută cinci zeci).

Primului sosit din fiecare categorie i se va oferi câte un premiu de magazinul **„Herescu"** din calea Şerban Vodă No. 260.

Controlul se va închide după 30 (trei zeci) minute dela primul concurent sosit.

Inscrierile însoţite de taxa de lei 20.— se primesc până Joi 21 Aprilie 1938 ora 16, la magazinul d-lui Nicu Savu din calea Victoriei nr. 23.

Handicapul de primăvară al „Clubului ciclist Brăila"

Brăila. — Harnica conducere a „Clubului Ciclist Brăila", organizează sub forma de handicap în ziua de 17 Aprilie 1938 o cursă pe ruta Brăila — Viziru km. 33 şi retur, bariera Călăraşi, aleea Regele Carol II, cu sosirea pe velodromul Regele Carol II, unde se vor face 2 ture, în total 68 km.

Premiile ce se vor distribui la acest handicap vor fi:

I lei 500.
II lei 300.
III lei 200.

Oficiali: d. P. Lychiardopol, judecător şi delegat al F.R.S.C.

Comisari d-nii dr. G. Brănescu şi I. Negrescu.

Starter şi Cronometror d. Ionel Stănescu.

Ajutorarea Cluburilor sărace

O iniţiativă lăudabilă

Nu e mult de când s'a discutat problema cluburilor sărace. Şi cu acest prilej s'a stabilit un punct: ajutorarea formaţiilor lipsite de mijloace.

In adevăr, cluburile sărace prezintă o problemă serioasă, în existenţa pedalei noastre. Duc bietele grupări o existenţă plină de continue şi mari sacrificii, menţinându-se în ritmul vremurilor, cu preţul unor eforturi disperate, eroice. La baza acestor eforturi şi sacrificii, de cele mai multe ori făcute din fonduri personale (cotizaţiile şi micile contribuţii sunt infime faţă de nevoile unui club) stă o puternică pasiune pentru sportul pedalei.

Avem grupări sărace, mai numeroase decât grupările cu fonduri, corporatiste. Şi ceeace este surprinzător şi tot odată ruşinos pentru formaţiile cu solide resurse, e că deşi lipsite de fonduri grupările care nu poartă nume pompoase şi nu se laudă cu adjectivul: corporatiste, realizează, pe teren, mult mai mult decât grupările cu bani.

Dar asupra acestui punct vom discuta altădată, într'un articol amplu, pentru azi limitându-ne să consemnăm bucuroşi frumoasa iniţiativă de a se veni în ajutorul anumitor grupări meritoase şi dornice de lucru cinstit

Era absolută nevoe de această măsură, întrucât formaţiile fără fonduri sunt expuse continuu marei plăgi a racolărilor, cărora, fireşte, nu le pot rezista, căci băeţii buni, dornici de performanţe, se duc acolo unde li se oferă accesorii, echipament, cauciucuri, roţi, etc.

O serie de obiecte care se consumă şi costă multe parale, inexistente fireşte în „visteria" cluburilor mici; în timp ce acelea cu fonduri prezintă la startul probelor băeţi bine echipaţi, uzând de un material excelent, ceeace constitue, dintr'un început, un sever handicap pentru cellalţi.

Iată de ce salutăm, frumoasa iniţiativă a ajutorării cluburilor mici, care, altfel, sunt expuse la mari neplăceri şi, poate chiar, dispariţiei. Şi interesul nu este să ne trezim la un moment dat cu una sau două formaţii, ci să avem cât mai multe şi toate cu resurse mulţumitoare.

Să sperăm însă că această hotărîre nu va rămâne în cartoanele federaţiei ci va fi cât de curând tradusă în fapt, constituind astfel un puternic stimulent pentru micile cluburi.

— em. i —